



Das letzte Teilstück der T3b ist städtebaulich besonders gelungen.

Die geteilte Stadt

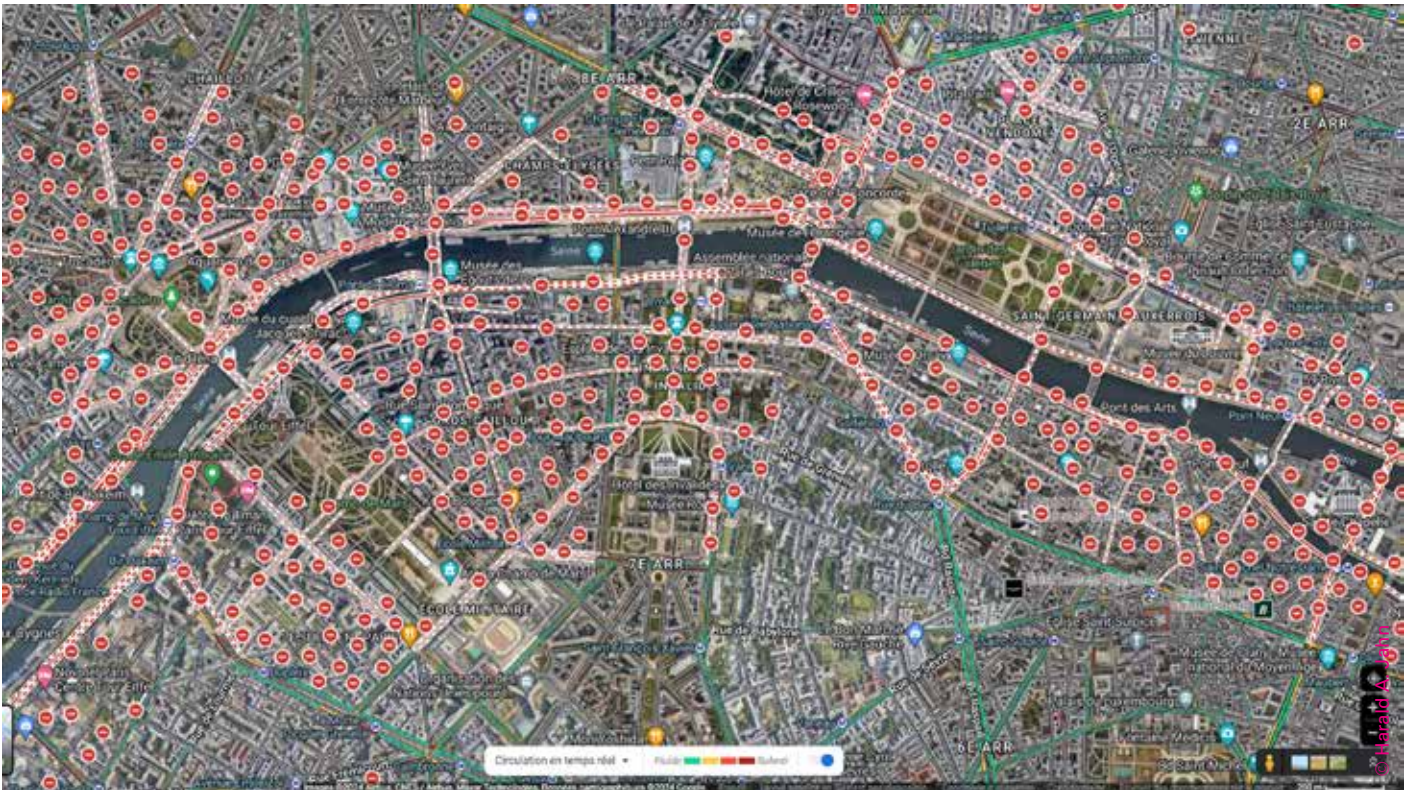
Als am Abend des 26. Juli nach einer fulminanten Eröffnungsfeier ein goldener Ballon mit dem Olympischen Feuer in den Nachthimmel stieg, waren die Verkehrsprobleme der vorangegangenen Wochen vergessen. Die Olympiade brachte einen Entwicklungsschub bei Infrastrukturprojekten – aber nicht alles wurde rechtzeitig fertig.

2015 bewarb sich Paris für die Austragung der Olympiade, 2017 erhielt die Stadt den Zuschlag – alle anderen Kandidaten hatten ihre Bewerbungen zurückgezogen. Schon 1900 und 1924 war Paris Veranstaltungsort der Olympischen Spiele gewesen, und schon damals waren große Infrastrukturprojekte dafür verwirklicht worden: Die Métrolinie 1 entstand für die Weltausstellung von 1900, im Zuge derer auch die Olympischen Sommerspiele ausgerichtet wurden. Auch diesmal wurden im Zusammenhang mit den „JO24“ – den Jeux olympiques 2024 – vor allem Verkehrsprojekte in Angriff genommen oder beschleunigt umgesetzt. In den letzten Monaten wurde das Großereignis aber auch

im Zentrum der Stadt sichtbar: Die Absperrungen für den Aufbau der Tribünen und provisorischen Veranstaltungsbereiche stellte die Geduld der Bürger und Geschäftsleute ebenso auf die Probe wie die der Fahrgäste des ÖPNV. Und: Nicht alle angekündigten Großprojekte wurden rechtzeitig fertig.

GRAND PARIS: TRAUM UND WIRKLICHKEIT

Es ist der große urbanistische Traum, der die nächsten Jahrzehnte den Ballungsraum neu definieren soll: Grand Paris. 2008 begonnen, umfasst der Plan neben der Kernstadt Paris sieben Départements und damit etwa zehn Millionen Einwohner; er soll „die Lebenswelt der Einwohner verbessern, die territorialen Ungleichheiten korrigieren und eine nachhaltige Stadt schaffen“. Um Paris sollen sieben Wirtschaftscluster entstehen, die durch ein neues Nahverkehrsnetz mit den Flughäfen und den TGV-Bahnhöfen verknüpft werden; auch große Sportstätten liegen in diesen Banlieues. Ausgehend von den Netzknoten sollen die Vorstädte nachverdichtet werden,



Die Straßensperren vor der Eröffnung der Spiele ließen die Pariser verzweifeln.

zuletzt entstanden so bereits etwa 80.000 Wohnungen jährlich. Eigentlich hätten erste Teilstrecken schon zur Olympiade in Betrieb gehen sollen, von diesem Plan hat man sich aber schon vor längerer Zeit verabschiedet. Gerade noch rechtzeitig zur Olympiade wurden aber zumindest zwei Métro-Verlängerungen eröffnet, die Teil des Gesamtprojekts sind. Die Erweiterung der historischen Linie 11 (bisher Châtelet – Mairie des Lilas) nach Osten bis Rosny-Bois-Perrier, wo sie auf die RER- (Réseau Express Régional, die Pariser S-Bahn) und Regionalbahnlinien der Ostbahn trifft, war eigentlich schon in den 1930er-Jahren geplant, wurde aber wegen der damaligen Wirtschaftskrise und des Zweiten Weltkriegs nicht mehr verwirklicht. Noch wichtiger ist jedoch die lange erwartete Verlängerung der Linie 14, der ersten fahrerlosen Métro der Stadt, die Paris seit 1998 in Ost-West-Richtung durchquert und nun im Süden durch die Vororte zum Flughafen Orly fährt; im Norden endet sie am Knoten Saint-Denis-Pleyel, wo das „Olympische Dorf“ entstand: ein Aufwertungsprojekt im ärmsten aller Pariser Vororte, berüchtigt für Sozialprobleme. Die beiden Endstationen, künftig Umsteigepunkte zum Grand Paris Express, geben einen Vorgeschmack auf das großzügige neue Verkehrsnetz; vor allem die Station Saint-Denis-Pleyel ist eines der gigantischen Bauwerke, die die neuen Strecken prägen werden, auch wenn die Anlage der Station das Umsteigen unnötig erschwert: Das Pariser Denken in möglichst unabhängigen Linien verunmöglicht bahnsteiggleiche Umstiege, obwohl alle Tunnel parallel laufen und neu gebaut wurden.

NEUES AUTOMATISIERUNGSSYSTEM FÜR DIE S-BAHN UND VERPATZTER FLUGHAFENEXPRESS

Auch die Durchbindung der RER E Richtung Westen wurde endlich fertiggestellt: Hier handelt es sich um eine weitere „S-Bahn-Stammstrecke“, die schon seit 1999 zwei Stationen im Stadtgebiet hat: „Haussmann – St-Lazare“ nahe der Oper und dem Bahnhof St-Lazare und „Magenta“ unter dem Nordbahnhof. Mit zwei Jahren Verspätung wurde im Mai der acht Kilometer lange Tunnel Richtung Westen eröffnet, mit drei neuen Stationen an der Porte Maillot und im Büroviertel La Defense sowie als vorläufiger Endstation Nanterre – La Folie; diese Verlängerung wird provisorisch betrieben, es gibt noch keine durchgehenden Züge, sondern nur einen Pendelbetrieb zwischen Magenta und Nanterre. Grund ist, dass das neue Zugleitsystem NExTEO noch nicht fertiggestellt ist: Damit soll der Betrieb ähnlich wie bei der Métro 14 automatisiert werden, allerdings wird es weiterhin einen Fahrer an Bord geben. Diese Automatisierung einer Vollbahn ist deutlich komplexer als bei der Métro, deren kurze Züge in einem geschlossenen System mit maximal 80 km/h verkehren; die 225 Meter langen Züge der RER sollen hingegen künftig mit 120 km/h in Intervallen bis herunter zu 108 Sekunden verkehren, bei unterschiedlichem Beschleunigungs- und Bremsverhalten der einzelnen Fahrzeuge! Neben NExTEO wird im zentralen Bereich das Zugüberwachungssystem ATS+ (Automatic Train Supervision, automatische Zugüberwachung der neuen Generation) implementiert. Es kennt

dabei die Position und die Geschwindigkeit aller Züge und berechnet die optimalen Abstände sowie die Bremskurve bis zum vorausfahrenden Zug, einschließlich des erforderlichen Sicherheitsabstands. Nach vollständiger Implementierung der Systeme soll der Betrieb der RER E überlappend organisiert werden: Die Züge von Osten werden durch die Stadt bis Nanterre – La Folie verkehren, der westliche Ast wird bis Rosa Parks durchgebunden – im Kernbereich der Stadt werden damit bis zu 28 Züge pro Stunde und Richtung unterwegs sein. In weiterer Folge wird das NExTEO-System in anderen Bereichen der RER ausgerollt, vor allem die überlastete Strecke der RER-Linien B und D zwischen Gare du Nord und Châtelet wird von der Möglichkeit profitieren, bis zu 32 Züge pro Stunde und Richtung durch den Tunnel zu bringen. Ein Projekt, das allerdings von manchen französischen Experten kritisiert wird, hat den angestrebten Eröffnungstermin völlig verpasst: Eigentlich hätte der CDG-Express, eine privatwirtschaftlich geführte direkte Bahnlinie vom Flughafen Charles de Gaulle zum Ostbahnhof, bereits 2023 in Betrieb gehen sollen. Die Linie soll ähnlich dem Wiener CAT ohne Zwischenhalte zum Sondertarif alle 15 Minuten verkehren und den Flughafen in 20 Minuten mit Paris verbinden – großteils über die Strecke der RER B. Die Kritik entzündet sich ähnlich wie in Wien daran, dass der CDG-Express Fahrplantrassen belegt, die für einen durchgehenden 15-Minuten-Takt der nicht überall haltenden RER-B-Expresskurse nötig wären. Auch beim Oberflächenverkehr gibt es eine Neu-

erung: Seit 5. April 2024 erreicht die Straßenbahnlinie T3b die Station Porte Dauphine und stellt damit neue Verbindungen zur RER E sowie der Métrolinie 1 (bei Porte Maillot) sowie 2 (bei Porte Dauphine) her. Leider wird hier bis auf Weiteres die Endstation bleiben: Die Bewohner des 16. Arrondissements, das als Nobelbezirk gilt, wehren sich massiv gegen den Weiterbau. Damit wird der aus den Tramwaylinien T3a und T3b gebildete Ring um die Stadt vorläufig leider nicht geschlossen. Zwei Tramwaylinien, die eigentlich Olympische Austragungsorte hätten verbinden sollen, wurden nicht fertig: Die Verlängerung der Linie T1 nach Colombes, die das Hockeystadion Yves Manoir hätte bedienen sollen, ist ebenso verzögert wie die Verlängerung der Tramwaylinie T8 von Saint-Denis nördlich der Stadt nach Rosa Parks (RER E, Tram T3b) an der nordöstlichen Stadtgrenze. Die T8 sollte eigentlich schon längst die Entwicklungszone Paris Nord-Ost und das Stade de France erschließen, inzwischen wurde mit der Enquête Publique im Juni 2024 endlich der Vorgang zur Erklärung des öffentlichen Nutzens eingeleitet.

PARISER HINTER GITTERN

Zurück zum aktuellen Großereignis. Die Verkehrsorganisation vor den Eröffnungsfeiern am 26. Juli ließ die Pariser von Tag zu Tag mehr zweifeln. Eigentlich war die Olympiade als Aufwertung für die ganze Stadt, als gemeinsames Fest für alle Menschen angekündigt worden; auch sollte das Fahrrad das dominierende Verkehrsmittel während des Sportereignisses sein.



Gigantische Stationen: RER E (Porte Maillot) ... und Metro M14 (St. Denis – Pleyel).

Zumindest in der Vorbereitungsphase war davon aber wenig spürbar. Schon zu „normalen“ Zeiten nimmt die Verwaltung die Sicherheit ziemlich ernst, wobei viele Maßnahmen eher auf Außenwirkung denn auf echten Sicherheitsgewinn abzielen. Röntgendurchleuchtungen in jedem schwach besuchten Bezirksmuseum oder bei Open-Air-Veranstaltungen, aber natürlich keine Zutrittskontrollen zu großen Stationskomplexen des ÖPNV. Die RATP (Régie autonome des transports Parisiens) schickt bei jedem vergessenen Gepäckstück den Entminungsdienst und legt damit die betroffene Métrolinie für eine Stunde lahm – mehrmals täglich gibt es solche Ereignisse im Netz, ein ständiges Ärgernis, Bomben werden natürlich praktisch nie gefunden. Zu den JO 24 (Jeux 24) wurde die Schraube nochmals massiv angezogen, übertriebene Sicherheitsmaßnahmen der Polizeipräfektur mit 40.000 Polizisten und 15.000 Soldaten machten den zu weitläufig abgesperrten Bereich um die Seine zu einem Labyrinth, in dem sich Passanten nur mühsam fortbewegen konnten und Anrainer nur mit speziellen Pässen Zugang erhielten. Der Fluss konnte zwischen Concorde und Île de la Cité nur an zwei Stellen zu Fuß gequert werden, der Fahrradverkehr war durch die Blockade aller Straßen zwischen Rue Rivoli und Boulevard St. Germain verunmöglicht, der Ticketpreis für den ÖPNV wurde schlicht verdoppelt – vom MIV gar nicht zu reden, auf den wenigen nicht gesperrten Straßen brach der Verkehr völlig zusammen, speziell markierte „JO24“-Fahrspuren sollten (theoretisch) zumindest die Sportler rechtzeitig

an ihre Ziele kommen lassen. In anderen Bereichen erinnerte die Stimmung an die Covid-Krise: Ausgestorbene Boulevards, die sonst so fröhlichen Terrassen der Cafés oft von Zäunen umgeben und entsprechend unattraktiv, Geschäftsinhaber verzweifelt – die Polizeipräfektur stand der Idee, die Seine als Veranstaltungsort zu verwenden, von Anfang an kritisch gegenüber. Nach den Olympischen Spielen folgen Ende August noch die Paralympics, die ebenfalls im Stadtbereich in den für die Olympiade errichteten provisorischen Einrichtungen stattfinden werden; damit wird die aktuelle Situation bis Mitte September fortbestehen, auch wenn der gesperrte Bereich nach der Eröffnung verkleinert wurde. Viele Pariser, die sonst traditionsgemäß im August die Stadt verlassen, haben die Abreise in die Sommerferien auf Mitte Juli vorverlegt, um dem Chaos zu entgehen. Wie weit es der Stadt gelungen ist, tatsächlich Spiele für alle Pariser auszurichten und die Stadt nachhaltig weiterzuentwickeln – das wird erst im Rückblick festzustellen sein. In den Wochen vor der Eröffnung war vom Pariser Esprit jedenfalls nicht allzu viel zu spüren. Und wie unmöglich es ist, wirklich lückenlose Sicherheit zu garantieren, wie verletzlich die heutige hochgezüchtete Infrastruktur ist, zeigt ein Vorfall am Eröffnungstag der Spiele: Zeitgleich wurden Signalkabel auf drei wichtigen TGV-Strecken sabotiert, der Hochgeschwindigkeitsverkehr kam damit zum Erliegen – man kann schlicht nicht ein ganzes Land zur Hochsicherheitszone aufrüsten.

Harald A. Jahn



Absperrgitter ohne Ende, leere Straßen: Für den Handel und die Gastronomie begannen die Spiele sehr herausfordernd.